



Tribunal General de la Unión Europea
COMUNICADO DE PRENSA nº 147/15

Luxemburgo, 16 de diciembre de 2015

Sentencias en los asuntos T-9/11 Air Canada, T-28/11 Koninklijke Luchtvaart Maatschappij, T-36/11 Japan Airlines, T-38/11 Cathay Pacific Airways, T-39/11 Cargolux Airlines International, T-40/11 Latam Airlines Group y otros, T-43/11 Singapore Airlines y otros, T-46/11 Deutsche Lufthansa y otros, T-48/11 British Airways, T-56/11 SAS Cargo Group y otros, T-62/11 Air France-KLM, T-63/11 Société Air France y T-67/11 Martinair Holland / Comisión

Prensa e Información

El Tribunal General ha anulado la decisión por la que la Comisión impuso a varias compañías aéreas multas por un importe aproximado de 790 millones de euros por su participación en un cártel sobre el mercado del transporte aéreo de mercancías

A juicio del Tribunal, hay contradicción entre la exposición de motivos y la parte dispositiva de la decisión

El 7 de diciembre de 2005, la Comisión de las Comunidades Europeas recibió una solicitud de dispensa de pago, con arreglo a la «comunicación sobre la clemencia de 2002»,¹ presentada por Deutsche Lufthansa y sus filiales, Lufthansa Cargo y Swiss International Air Lines. Según se exponía en dicha solicitud, se habían producido contactos contrarios a la competencia entre varias empresas activas en el mercado del transporte aéreo de mercancías entre otras cuestiones acerca del recargo por combustible y del recargo por seguridad (que se había introducido para hacer frente al coste de ciertas medidas de seguridad impuestas tras los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001).

Los días 14 y 15 de febrero de 2006, la Comisión efectuó inspecciones sin previo aviso. El 9 de noviembre de 2010, la Comisión adoptó una decisión² que describe, en su exposición de motivos, una infracción única y continuada de las normas europeas sobre la competencia que se extendía al territorio del Espacio Económico Europeo y de Suiza. En opinión de la Comisión, varios transportistas aéreos (véase el cuadro) coordinaron su comportamiento en materia de precios por la prestación de servicios de transporte aéreo de mercancías. La parte dispositiva de la decisión menciona cuatro infracciones, relativas a distintos períodos y rutas. Mientras que algunas de estas infracciones las habían cometido todos los transportistas implicados, otras sólo podían atribuirse a un grupo de transportistas más restringido. La Comisión impuso multas a todos los transportistas implicados, con excepción de Lufthansa y sus filiales, a las que se concedió una dispensa de pago.

Los transportistas implicados³ interpusieron recurso ante el Tribunal General de la Unión Europea contra la decisión de la Comisión. Algunos de ellos alegaban que la decisión no les había permitido determinar la naturaleza y el alcance de la infracción o infracciones que se les imputaban. La parte dispositiva de la decisión menciona efectivamente, en sus artículos 1 a 4, cuatro infracciones relativas a diferentes períodos y rutas cometidas por transportistas diferentes, mientras que la exposición de motivos se refiere a una sola infracción mundial única y continuada que abarca todas las rutas. Todas las compañías demandantes han alegado en el procedimiento que existe una contradicción entre la exposición de motivos y la parte dispositiva de la decisión.

¹ Comunicación de la Comisión relativa a la dispensa del pago de las multas y la reducción de su importe en casos de cártel (DO 2002, C 45, p. 3).

² Decisión C(2010) 7694 final de la Comisión, relativa a un procedimiento en virtud del artículo 101 TFUE, del artículo 53 del Acuerdo EEE y del artículo 8 del Acuerdo suizo (Asunto COMP/39258 — Transporte aéreo de mercancías).

³ Salvo Qantas.

En las sentencias que ha dictado hoy, el Tribunal señala, en primer lugar, que el principio de tutela judicial efectiva implica que la parte dispositiva de una decisión por la que la Comisión constate la infracción de las normas sobre la competencia sea particularmente clara y precisa y que se permita a las empresas que hayan sido consideradas responsables y hayan resultado sancionadas comprender e impugnar la atribución de esta responsabilidad y la imposición de esas sanciones, tal como se desprendan del propio tenor de la parte dispositiva.

El Tribunal recuerda que los órganos jurisdiccionales nacionales se encuentran vinculados por la decisión que haya adoptado la Comisión, lo que exige que su parte dispositiva pueda recibir una lectura unívoca. En particular, los órganos jurisdiccionales nacionales deben poder comprender el alcance de la infracción e identificar a las personas que son responsables de esta infracción, para poder así sacar las necesarias consecuencias sobre las acciones de reparación de los daños causados por la infracción que ejerciten quienes hayan resultado perjudicados por ella.

Por último, el Tribunal subraya que el tenor de la parte dispositiva de una decisión que constate una infracción de las normas sobre la competencia permite determinar los derechos y obligaciones mutuas entre las personas de que se trate.

En el presente caso, la lectura global de la exposición de motivos de la decisión pone de manifiesto que la Comisión describe un solo cártel, calificado de infracción única y continuada en relación con todas las rutas incluidas en el cártel, en el que considera que participó la totalidad de transportistas implicados. Estos transportistas, en el marco de un único plan global y mediante una única red de contactos, bilaterales y multilaterales, coordinaron su comportamiento por lo que respecta tanto a la evolución de los sobrecargos por combustible y de los recargos por seguridad como al pago de comisiones sobre estos recargos a los transitarios con los que trabajan. Esta coordinación se produjo a escala mundial y, por tanto, afectó simultáneamente a todas las rutas contempladas por la decisión.

Sin embargo, la parte dispositiva de la decisión constata la presencia bien de cuatro infracciones únicas y continuadas distintas, bien de una sola infracción única y continuada por la que exclusivamente se atribuye responsabilidad a los transportistas que, en las rutas contempladas por los artículos 1 a 4, participaron directamente en los comportamientos infractores a que se alude en cada uno de dichos artículos o tenían conocimiento de la existencia de una colusión sobre esas rutas. **El Tribunal señala, por tanto, que existe contradicción entre la exposición de motivos de la decisión y su parte dispositiva.**

El Tribunal excluye que las diferencias entre la exposición de motivos y la parte dispositiva de la decisión puedan explicarse por el hecho de que los transportistas que no se mencionan en algunos artículos de la parte dispositiva no efectuaban las rutas contempladas en dichos artículos. Esta explicación contradice la idea subyacente a la exposición de motivos conforme a la cual existe una sola infracción única y continuada constituida por un conjunto de comportamientos contrarios a la competencia de los que son responsables todos los participantes, cualesquiera que sean las rutas afectadas. Por otro lado, se considera que los transportistas son responsables de la totalidad de la infracción contemplada en cada artículo, sin que se distinga entre las rutas que efectúen y las que no. Por lo tanto, admitir esta explicación supone considerar que la parte dispositiva se basa en dos razonamientos contradictorios.

Asimismo, el Tribunal señala que la propia exposición de motivos de la decisión no está libre de toda incoherencia interna. Contiene apreciaciones difícilmente conciliables con la existencia de un único cártel que abarque todas las rutas contempladas en la parte dispositiva, como lo describe esta misma exposición de motivos.

Por último, el Tribunal llega a la conclusión de que las contradicciones internas de la decisión impugnada podían vulnerar el derecho de defensa de las sociedades afectadas y le impiden ejercer su control.

Por consiguiente, el Tribunal anula la decisión de la Comisión en la medida en que afecta a los transportistas implicados.

Cuadro recapitulativo

Sociedades afectadas	Multa impuesta por la Comisión (en euros)	Resultado
Air Canada	21 037 500	Anulación
Air France-KLM	182 920 000 (conjunta y solidariamente con Société Air France) 124 440 000 (conjunta y solidariamente con Koninklijke Luchtvaart Maatschappij)	Anulación
Société Air France	182 920 000 (conjunta y solidariamente con Air France-KLM)	Anulación
Koninklijke Luchtvaart Maatschappij	2 720 000 124 440 000 (conjunta y solidariamente con Air France-KLM)	Anulación
British Airways	104 040 000	Anulación
Cargolux Airlines International	79 900 000	Anulación
Cathay Pacific Airways	57 120 000	Anulación
Japan Airlines Corp. Japan Airlines Co.	35 700 000 (conjunta y solidariamente)	Anulación
Latam Airlines Group (anteriormente LAN Airlines) Lan Cargo	8 220 000 (conjunta y solidariamente)	Anulación
Lufthansa Cargo Lufthansa Swiss	0	Anulación
Martinair Holland	29 500 000	Anulación
Qantas Airways	8 880 000	No se ha interpuesto recurso

<p>SAS</p> <p>SAS Cargo Group</p> <p>Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden</p>	<p>22 308 250 (únicamente a SAS)</p> <p>4 254 250 (conjunta y solidariamente entre SAS Cargo Group y Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden)</p> <p>32 984 250 (conjunta y solidariamente entre SAS Cargo Group y SAS)</p> <p>5 355 000 (únicamente a Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden)</p> <p>5 265 750 (conjunta y solidariamente)</p>	<p>Anulación</p>
<p>Singapore Airlines Cargo</p> <p>Singapore Airlines</p>	<p>74 800 000 (conjunta y solidariamente)</p>	<p>Anulación</p>

NOTA: Contra las resoluciones del Tribunal General puede interponerse recurso de casación ante el Tribunal de Justicia, limitado a las cuestiones de Derecho, en un plazo de dos meses a partir de la notificación de la resolución.

NOTA: El recurso de anulación sirve para solicitar la anulación de los actos de las instituciones de la Unión contrarios al Derecho de la Unión. Bajo ciertos requisitos, los Estados miembros, las instituciones europeas y los particulares pueden interponer recurso de anulación ante el Tribunal de Justicia o ante el Tribunal General. Si el recurso se declara fundado, el acto queda anulado y la institución de que se trate debe colmar el eventual vacío jurídico creado por la anulación de dicho acto.

Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación y que no vincula al Tribunal General.

El texto íntegro de las sentencias ([T-9/11](#), [T-28/11](#), [T-36/11](#), [T-38/11](#), [T-39/11](#), [T-40/11](#), [T-43/11](#), [T-46/11](#), [T-48/11](#), [T-56/11](#), [T-63/11](#), [T-62/11](#) y [T-67/11](#)) se publica en el sitio CURIA el día de su pronunciamiento

Contactos con la prensa: Cristina López Roca ☎ (+352) 43033667